

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Band: 172 (2006)

Heft: 9

Artikel: Lufttransportdienst des Bundes

Autor: Nagel, Urs

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-70494>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Lufttransportdienst des Bundes

Früher waren die Lufttransportflüge der Eidgenossenschaft auf mehrere Träger verteilt. Dies ist seit dem 1. Januar 2005 nicht mehr der Fall. Seither ist die Luftwaffe zuständig für den Lufttransportdienst des Bundes (LTDB). Der Autor dieses Artikels, Oberstlt Urs Nagel, ist der Kommandant des LTDB. Er ist ein Berufsmilitärpilot, welcher nach dem Grounding der Swissair wieder zurück in die Luftwaffe gewechselt hat. Seine grosse Erfahrung als Berufspilot im Militär und besonders jene aus seiner Swissairzeit prädestinieren ihn ganz besonders für diese anspruchsvolle Führungstätigkeit.



Urs Nagel

Fusion

Aufgrund einer Analyse, die unter der Leitung des Eidgenössischen Finanzdepartements erstellt wurde, hat der Bundesrat im Dezember 2003 beschlossen, die bis dato bestehenden zwei Lufttransportdienste – den Service de Transport Aérien de la Confédération (STAC) aus dem UVEK und den für VIP-Lufttransporte zuständigen Dienst der Luftwaffe – zusammenzuführen.

Mit der Bildung der neuen Organisation Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) wurde die Luftwaffe betraut, zu deren Kernkompetenzen unter anderem der Lufttransport mit Flächenflugzeugen und Helikoptern zählt.

Im Frühjahr 2004 wurde die Projektgruppe «FUSION LTDB» gebildet, welche die Arbeiten zur Integration der beiden Lufttransportdienste mit höchster Priorität in Angriff nahm. Bestehende Strukturen wurden verstärkt, Vorbereitungen zur Übernahme der gesamten Infrastruktur «Bundesbasis Bern-Belp» getroffen und der Bedarf an Piloten und Flight Attendants analysiert. Mittels neuem Konzept, straffer Prozessführung sowie der Konzentration auf den Flugplatz Bern-Belp, wo sämtliche VIP-Kapazitäten stationiert sind, konnte Synergiepotenzial ausgeschöpft werden. Die Nähe zur Bundeshauptstadt reduziert Schnittstellen und bietet der Hauptkundschaft optimale Anbindungen.

1. Januar 2005: Der LTDB hebt ab

Die erste offizielle Mission des LTDB erfolgte am Neujahrstag 2005, als Bundespräsident Samuel Schmid mit dem VIP-Cougar von Grenchen nach Genf geflogen wurde. Bereits am Folgetag verliess die Falcon 50 die Schweiz, um die Aussenministerin Micheline Calmy-Rey auf ihrer im Nachgang zur Tsunamikatastrophe angetretenen Reise in Südostasien nach Bern zurückzuflogen. Ein aussergewöhnlicher Einsatz, wurden die Vorbereitungs- und Planungsarbeiten doch alle in der Silvester-

nacht erledigt. Zwei Piloten mussten ihre Ferien im Ausland abrechnen, eine weitere Besatzung wurde nach Bangkok vorpositioniert. Da am 1. Januar nicht alle erforderlichen diplomatischen Bewilligungen für Überflüge in Asien eingeholt werden konnten, reiste Bundesrätin Calmy-Rey mit einem Linienflug in das von der Flutwelle heimgesuchte Thailand. Von dort kehrte sie in Etappen mit dem Falcon 50 in die Schweiz zurück.

Am 2. Januar hob die LTDB Falcon in Bern ab, tankte in Zürich voll auf und flog für einen technischen Zwischenstopp Richtung Teheran weiter. In der Nacht vom 2. auf den 3. Januar folgte die Etappe Teheran – Colombo, wo eine neue Crew die Maschine übernahm und sie weiter nach Bangkok pilotierte. Dort stieg nach 45 Minuten Bodenzeit die Schweizer Aussenministerin zu, um ihre Besuchsreise in Sri Lanka fortzusetzen. Am 4. Januar startete der Jet dann in Colombo zum Heimflug via Teheran in die Schweiz, wo er am Morgen des 5. Januars eintraf.

Im Verlaufe des Jahres 2005 wurden neben Destinationen in Europa auch Flugplätze in Afrika, Asien und Australien angefliegen. Mit Darwin, auf dem fünften Kon-

tinental und an der Timorsee gelegen, eine Stadt rund 13 500 km und acht Zeitzonen von der Schweiz entfernt. Dies im Rahmen einer wissenschaftlichen Messreihe, eingebettet in das Europäische Atmosphären Forschungsprojekt SCOUT 03 zugunsten der Universität Bern zur Erforschung von Klimaveränderungen und des Abbaus der Ozonschicht.

Für die Helikopter Dauphin und Cougar liegen die Reiseziele der Passagiere näher und vornehmlich innerhalb der Schweiz. Helikopterpiloten müssen sich naturgemäss mehr mit der Topografie, mit Hindernissen wie Kabeln sowie mit dem Wetter auseinander setzen. Dies, obwohl beide im LTDB zum Einsatz kommenden Helikopter für den Instrumentenflug zugelassen sind. Vor der Mission sind sehr viele Absprachen bezüglich vorgesehenem Landeplatz, Sicherung und Weiterbeförderung der Passagiere mit verschiedenen Polizeistellen, Chauffeuren und den Behörden vor Ort zu treffen. Neben dem anspruchsvollen Flugdienst bietet sich so Gelegenheit für vielfältige zwischenmenschliche Kontakte.

Andere Herausforderungen stellt der Vermessungsflugdienst mit den Flugzeugtypen Super King Air und Twin Otter. Hier bilden Sonnenelevation, relative Luftfeuchtigkeit und ein wolkenfreier Himmel dominierende Faktoren, ob eine Mission zu einem spezifischen Zeitpunkt möglich ist.



Falcon 50 (oben) und Lear Jet 35 (unten).

Fotos: Luftwaffe

Twin Otter (oben)
und Super King Air
(unten).



Vorgängig zum Start haben die Berufsoperateure der Luftwaffe, welche die mehrere Millionen teure digitale Kameraausrüstung bedienen, zusammen mit den Spezialisten der swisstopo die exakten Koordinaten der Flugroute berechnet und den Navigationscomputer des Vermessungsflugzeuges mit den Daten geladen. Während dieser Zeit stimmen die Piloten mit den Flugverkehrsleitern der skyguide Flugroute und Höhen ab, tangieren doch manche Einsätze kontrollierten Luftraum zum Beispiel über den Flughäfen Zürich, Basel oder Genf. Viele Monate und hunderte von Arbeitsstunden später präsentiert sich das Resultat der digitalen Flugaufnahmen dann auf den Landeskarten der Schweiz in diversen Massstäben.

Die während des Jahres 2005 absolvierten knapp 2500 Flugstunden des LTDB lassen sich in folgende Kategorien unterteilen:

- VIP-Passagierflüge zugunsten der sieben Departemente sowie Passagierflüge mit Berechtigten
- Truppentransporte
- Frachtflüge
- Fotovermessungsflüge zugunsten swisstopo
- Zieldarstellungsflüge
- Wissenschaftliche Flüge
- Positionierungsflüge
- Werkstattflüge
- Trainings- und Checkflüge

Das Pilotenkorps des LTDB bilden Berufsoffiziere der Luftwaffe und ein ehemaliger BAZL-Pilot, alle mit vielseitiger Erfahrung im militärischen wie zivilen natio-

nalen und internationalen Umfeld. Drei Piloten sind über zehn Jahre, weitere sechs über fünf Jahre im Lufttransportdienst der Luftwaffe tätig. Fünf Piloten waren bei Swissair oder Crossair als Linienpiloten tätig. Luftwaffenpiloten durchlaufen generell eine langjährige, intensive und sehr selektive Ausbildung. Elf Flugzeugführer sind aktive oder ehemalige Staffelkommandanten der Luftwaffe, vier Prüfungsexperten des BAZL.

Sämtliche Piloten haben im Anschluss an die Militärpilotenausbildung die Schweizerische Flugverkehrsschule (SLS) oder eine der Nachfolgeschulen absolviert. Die typenspezifische Ausbildung der Flächenflugzeug- und Helikopterpiloten sowie das jährlich zweimal stattfindende Simulator Recurrent Training erfolgt an renommierten und von der Nationalen Aufsichtsbehörde anerkannten nationalen und internationalen Flugschulen. Sämtliche Piloten halten neben dem Militärflieger-Brevet zivile, nach den Normen der Joint Aviation Requirements (JAR) ausgestellte, Linien- oder Berufspilotenlizenzen.

Pilot in Command (PiC) weisen eine durchschnittliche Gesamtflugerfahrung von 5500 Flugstunden auf, während Copiloten im Schnitt rund 4000 Stunden in ihrem Logbuch vorweisen können.

Neben ihrer Tätigkeit als Besatzungen innerhalb des LTDB kommen die auf Helikopter Super Puma oder Cougar berechtigten Piloten regelmässig auch während eines Monats pro Jahr für Peace-Support-Operationen (PSO) zum Beispiel auf dem Balkan zum Einsatz. Ausserdem leisten sie Pikettdienst als Besatzung des Search and Rescue (SAR)-Super Pumas der Luftwaffe.

Ein Blick zurück ... auf den «Roten Hund»

19. Mai 1932: Bundesrat Jean-Mary Musy reist mit Flugpionier und Swissair-Direktor Walter Mittelholzer mit einem damals so genannten Schnellverkehrsflugzeug Lockheed «Orion» nach Paris. Er erweist in der französischen Hauptstadt Mittelholzer die Ehre, als dessen Gast dem Vortrag über die Flüge des Aviatikers nach Afrika und Persien beizuwohnen. Danach war früh Bettruhe. Pilot Mittelholzer hatte am Folgetag rechtzeitig aufzustehen, und dies nicht aus eigenem Antrieb: Passagier Musy sollte nämlich um neun Uhr an der ordentlichen Bundesratssitzung teilnehmen.

Um 06.53 startet die Lockheed mit dem Spitznamen «Roter Hund» in Paris, fliegt die 480 Kilometer in respektablen 104 Minuten und landet um 08.37 auf dem Belpmoos. Der Finanzminister kann seinen Termin zeitgerecht wahrnehmen.

Es vergingen 25 Jahre, bis die Luftwaffe 1957 drei eigene, zweimotorige Reiseflugzeuge mit Kolbenmotorantrieb beschaffte. Die Beechcraft E-50 «Twin Bonanza» mit der Registrierung A-711 bis 713 verfügten über eine so genannte Nacht- und Blindflugausrüstung und boten in der engen Kabine vier Passagieren Platz. 1989 wurden die Maschinen liquidiert und durch zwei Occasionsflugzeuge des Typs Lear Jet 35 ersetzt. Einer dieser Jets, die T-781, steht nach total 36 Betriebsjahren noch bis Ende 2006 im Dienste des Bundes.



AS 532, Cougar.

Die LTDB-Flotte heute

Typ	Kennzeichen	Plätze	Bemerkungen
Dassault Falcon 50	T-783	8VIP	
Cessna C-560 Excel	T-784	6VIP	
Bombardier Gates Lear Jet 35	T-781	6	Liquidation Ende 2006
Raytheon BE-350 Super King Air	T-721	8	Vermessungsausrüstung
De Havilland Canada Twin Otter	T-741	7	Vermessungsausrüstung
Eurocopter AS 365 N Dauphin	T-771	4VIP	
Eurocopter AS 532 Cougar	T-331	8VIP	

... und in die Zukunft

Der LTDB verfügt heute über eine äusserst diversifizierte und heterogene Flotte von sieben Maschinen. Bis auf die Helikopter Super Puma/Cougar sind dies alles Einzelemplare und bieten aus betriebswirtschaftlichen Gründen und mit Fokus auf die Redundanz Probleme.

Mit der Einführung der Leichten Transport- und Schulungshelikopter (LTSH) EC-135/635 in gut zwei Jahren wird der VIP-Helikopter Dauphin veräussert und die Flottenharmonisierung im Bereich der Drehflügler abgeschlossen.

Anders sieht es bei den Flächenflugzeugen aus. Die Luftwaffe verfügt heute über keinen Jet, der bezüglich Kabinengrösse, Sitzplätze und Reichweite dem Benchmark im VIP-Jet-Segment entspricht. Der LTDB hat entsprechend Mühe, mit den bestehenden Mitteln die Kundenbedürfnisse optimal abzudecken. Nach erfolgter Flottenharmonisierung lässt sich aus Optik Kommandant LTDB im Jetbereich selbstredend auch die Professionalität der Besatzungen weiter steigern, und die heute nicht gegebene Redundanz eröffnet neuen Handlungsspielraum zum Wohle der Kundenschaft.

Partner

Der **Dispatch LT** unter dem C EZ LT ist mit seiner Anbindung zum Kunden und dem sehr spezifischen Know-how essenziell für den reibungslosen und effizienten

Einsatz der Mittel. Die Dispatcher in Alpnach sind zuständig für die gesamte Flugplanung, das Einholen der diversen Überflugbewilligungen (Diplomatic Clearances), den Kontakt zu Handlungsgesellschaften sowie für Hotel- und Mietwagenreservierungen. Im Spätherbst 2006 disloziert der LT Dispatch nach Dübendorf und bildet dann einen integralen Bestandteil des Air Operation Centers (AOC) der Luftwaffe.

Die **technischen Mitarbeiter der Dienststelle Belp** des Flugplatzkommandos Meiringen sind für die Bereitstellung der diversen Luftfahrzeuge des Bundes auf dem Belpmoos zuständig und führen dank ihren diversen JAR/EASA-Lizenzen auch Unterhaltsarbeiten vor Ort durch. Ihr Berufsstolz, gepaart mit exakter Arbeitsweise bietet Garantie, dass sich die Maschinen stets in einwandfreiem Zustand befinden.

Grössere Unterhaltsarbeiten und Revisionen werden durch diverse externe Flugzeugunterhaltsbetriebe als Vertragspartner durchgeführt.

Aus Kostengründen verzichtet die Luftwaffe auf die Anstellung eigener Cabin Attendants. Für Sicherheit und Service an Bord sind **Cabin Attendants der Firma CAT Aviation**, mit welcher die Luftwaffe einen Zusammenarbeitsvertrag geschlossen hat, besorgt. Die Flugbegleiterinnen als Aushängeschild des LTDB sind für das Wohl der Falcon- und Excel-Passagiere an Bord verantwortlich. Diskretion, sicheres Auftreten, Mehrsprachigkeit sowie die Fähigkeit, aus der kleinen Bordküche ex-

quisite Speisen und Getränke zu zaubern, zeichnen die Cabin Attendants aus.

Ausblick

Der Lufttransportdienst des Bundes ist heute als LT Geschwader Typ E ausgebildet und neu eine OTF-Formation innerhalb der Luftwaffe. Personaltechnisch wird der Bereich ab kommendem Jahr mit einer Flugbereitschaft über 365 Tage organisiert.

Der LTDB bietet mit seinem Brand «Swiss Air Force» den Reisenden aus Politik und Armeeführung einen Reputation vermittelnden Auftritt, deklariert sich als Organisation des Staates und reflektiert so den Status der zu befördernden Passagiere.

Mit motivierten, gut qualifizierten und ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schaue ich positiv in die Zukunft und bin überzeugt, den Kunden ein sehr effizientes, Zeit und Kosten sparendes Produkt nahe der Bundeshauptstadt bieten zu können. ■



Urs Nagel,
Oberstleutnant,
Kdt LTDB,
LT Geschw 4,
5079 Zeihen.